Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7608**

16. Wahlperiode 18. 12. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/7208 –

Kosten und Nutzen von Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes bei Infrastrukturmaßnahmen

Vorbemerkung der Fragesteller

Lebensqualität und Gesundheit von Menschen zu wahren, sind wichtige Aufgaben des Umweltschutzes. Natürliche Lebensräume und die biologische Vielfalt müssen auch im Blick auf ihren Nutzen für kommende Generationen geschützt werden. Notwendig ist eine nachhaltige Entwicklung, die ökologische, ökonomische und soziale Aspekte zum Ausgleich bringt und zugleich absolute Belastungsgrenzen der Ökosysteme achtet. Eingriffe in die Natur, etwa durch Infrastrukturmaßnahmen, sind auszugleichen.

Gelegentlich kommt es in der öffentlichen Diskussion zu einer kritischen Berichterstattung hinsichtlich einzelner Infrastrukturmaßnahmen und den dafür notwendigen Maßnahmen zum Schutz von Umwelt und Natur. Eine Zusammenstellung verschiedener Fälle, in denen zum Schutz einzelner Populationen bestimmter Tierarten aufwendige Maßnahmen getroffen wurden, wurde zum Beispiel jüngst durch die „Süddeutsche Zeitung“ (19. Oktober 2007) bekannt. Einzelfälle lassen jedoch nur bedingt Rückschlüsse auf die tatsächlichen Kosten und Aufwendungen zu, die durch Umweltschutz- und Ausgleichsmaßnahmen im Zuge von Baumaßnahmen entstehen. Dies verlangt nach einer ganzheitlichen und umfassenden Betrachtung.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die nachhaltige Verkehrspolitik der Bundesregierung zielt auf die Erhaltung und den Ausbau unseres leistungsfähigen Verkehrssystems und berücksichtigt zugleich den Schutz der Natur und der biologischen Diversität, dem ebenfalls hohe Bedeutung zukommt. Mobilität ist Voraussetzung für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands und zu einem Grundelement unserer Lebensqualität geworden. Zugleich ist der Schutz unserer natürlichen Lebensgrundlagen ein wichtiges Querschnittsthema für den Verkehrsbereich. Auch künftige Generationen sollen sich über den Reichtum der Natur freuen und die biologische Vielfalt nachhaltig nutzen können.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Dezember 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Verkehrsinvestitionen können vor diesem Hintergrund nur unter Beachtung der für den Schutz von Umwelt und Natur geschaffenen Rechtsgrundlagen verwirklicht werden. Projekte, die den Erfordernissen des Umwelt- und Naturschutzes nicht gerecht werden, wären auch angesichts des Umweltbewusstseins der Bevölkerung kaum durchsetzbar.

Verkehrsprojekte werden daher unter intensiver Berücksichtigung der Belange des Umwelt- und Naturschutzes geplant. Sie sind integraler Bestandteil der Planungen auf allen Ebenen und führen – in Abwägung mit anderen Belangen – zu einer schrittweisen Optimierung der Projektplanungen. Eine sachgerechte, rechtzeitige Aufarbeitung der naturschutzfachlichen Belange erhöht die Planungssicherheit und trägt damit zur Planungsbeschleunigung bei.

Es besteht keine Verpflichtung, Natur- und Umweltschutzmaßnahmen bei Verkehrsprojekten gesondert zu erfassen und ihre Kosten zu ermitteln. Die Kosten werden aus dem jeweiligen Bautitel finanziert und im Bundeshaushalt nicht gesondert aufgelistet. Es wird überschlägig davon ausgegangen, dass in der Regel zwei bis fünf Prozent der Investitionskosten allein für naturschutzrechtlich erforderliche Maßnahmen ausgegeben werden. Da die Maßnahmen in der Regel multifunktional sind, können Angaben über Maßnahmen für einzelne Schutzgüter, wie z. B. die Tier- und Pflanzenwelt, nicht gemacht werden. Eine Diskussion, die auf Schutzmaßnahmen für einzelne Arten abstellt, würde dem ganzheitlichen Anliegen des Natur- und Landschaftsschutzes nicht gerecht.

1. Wie hoch ist die Summe der Bundesmittel insgesamt, die seit dem Jahr 2002 bei Bauprojekten, an deren Planung und/oder Ausführung der Bund sich finanziell beteiligt hat, für Maßnahmen des Umwelt- und Naturschutzes verausgabt wurden, und wie hoch war der Anteil an den gesamten Investitionskosten in diesem Zeitraum?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

2. Wie hoch waren in diesem Zeitraum die Ausgaben, die für gesetzlich vorgeschriebene Ausgleichsmaßnahmen aufgewendet werden mussten, und wie hoch war der Anteil an den gesamten Investitionskosten?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

3. Wie hoch waren in diesem Zeitraum die Ausgaben, die primär zum Schutz der Natur (Tier- oder Pflanzenwelt) getroffen wurden, und wie hoch war der Anteil an den gesamten Investitionskosten?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Welche Indikatoren nutzt die Bundesregierung, um den Nutzen von Naturschutzmaßnahmen bei einem Projekt zu evaluieren?

Der Nutzen von Naturschutzmaßnahmen wird bei einzelnen Projekten nicht evaluiert. Nach den naturschutzrechtlichen Vorschriften sind derartige Maßnahmen Voraussetzung für die Zulassung von Verkehrsprojekten. Der durch die Maßnahmen erzielte Nutzen ist die langfristige Sicherung des europäischen Naturerbes.

Auf der Grundlage der Zulassungsbescheide der Projekte werden Ausführung und Funktionsfähigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geprüft und Pflegemaßnahmen ggf. angepasst. Der Zulassungsbescheid kann in komplexen

Eingriffsfällen Funktionskontrollen oder besondere Monitoring-Pflichten festlegen, soweit dies für den Erfolg einer konkreten Maßnahme notwendig ist. Für Bundeswasserstraßen hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die „Empfehlung für Erfolgskontrollen zu Kompensationsmaßnahmen bei Ausbau von Bundeswasserstraßen“ eingeführt. Danach wird in begründeten Fällen die Wirksamkeit der ausgeführten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen überprüft. Für Bundesfernstraßen bestehen Regelwerke für die landschaftspflegerische Ausführung.

5. Wie hoch waren in diesem Zeitraum die Ausgaben, die primär zum Schutz von Menschen getroffen wurden (etwa Lärmschutz), und wie hoch war der Anteil an den gesamten Investitionskosten?

Verkehrsprojekte dienen in ihrer Gesamtheit den Menschen, indem sie Mobilität ermöglichen und zugleich ein hohes Komfort- und Sicherheitsniveau und die Einhaltung der Umweltanforderungen gewährleisten. Sie werden generell so geplant, dass die Einhaltung der zum Schutz der Menschen festgelegten Grenzwerte gewährleistet ist. Die entsprechenden Ausgaben sind Bestandteil der Projektkosten. Für die Lärmvorsorge beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen werden schätzungsweise durchschnittlich ca. vier Prozent der Baukosten aufgewandt. Diese Größenordnung dürfte bei Schienenprojekten ebenfalls erreicht werden. Über diese gesetzlichen Verpflichtungen hinaus finanziert der Bund auf freiwilliger Basis Lärmsanierung an Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes; hierfür stellt der Bund derzeit 50 Mio. Euro bzw. 100 Mio. Euro pro Jahr bereit.

6. Gibt es Schätzungen zu den durch die Maßnahmen eingesparten Kosten an anderer Stelle, etwa im Gesundheitswesen?

Der Bundesregierung sind derartige Schätzungen nicht bekannt.

7. Bei welchen laufenden oder nach dem Jahr 2002 abgeschlossenen Bauprojekten, an deren Planung und/oder Ausführung sich der Bund finanziell beteiligt hat, betrug die Summe der Umwelt- bzw. Naturschutzkosten (bitte nach Möglichkeit separate Darstellung) mehr als 1 Mio. Euro, und wie hoch war der Anteil der Natur- bzw. Umweltschutzkosten an den Gesamtinvestitionen des Bundes für das jeweilige Projekt?

Eine Umfrage bei den Auftragsverwaltungen hat für Bundesfernstraßen folgende Angaben ergeben. Die Beispiele sind allerdings nicht repräsentativ.

Projekte	**Kosten für Umweltmaßnahmen [Mio. Euro]**	**Gesamtkosten [Mio. Euro]**	**Anteil**
Baden-Württemberg			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Bayern			
• A 6 AK Oberpfälzer Wald bis AS Pleystein	3,2	189,3	1,7 %
• A 6 Amberg-Ost – AK Oberpfälzer Wald	5,3	100,0	5,3 %
• A 7 Nesselwang – Füssen	2,5	52,9	4,8 %
• A 8 Augsburg – Ulm (Bereich Leipheim)	1,4	50,0	2,8 %
• A 9 Kreuz München-Nord – AS Eching	3,6	52,2	6,9 %

Projekte	Kosten für Umweltmaßnahmen [Mio. Euro]	Gesamtkosten [Mio. Euro]	Anteil
• A 71 Abschnitt von B 286 bis A 70	2,3	142,5	1,6 %
• A 73 Coburg – Ebersdorf bei Coburg	2,3	127,8	1,8 %
• A 73 Ebersdorf – Lichtenfels	4,9	122,5	4,0 %
• A 94 Ampfing –Winhöring	3,1	66,7	4,7 %
• A 96 Memmingen – Erkheim	2,3	50,0	4,6 %
• A 99 Langwied – Unterpfaffenhofen	3,6	92,5	3,9 %
• B 2 OU Stettenhofen	1,4	22,1	6,1 %
• B 16 Verlegung Nittenau – Roding	1,1	14,0	8,0 %
• B 19 neu Immenstadt – Kempten BA III	3,0	34,6	8,7 %
• B 533 OU Schwarzach	1,2	16,7	6,9 %
Berlin[*1]			
• A 100/ A 113 von AS Buschkrugallee bis Landesgrenze BE/BB	16,1	398,7	4,0 %
Brandenburg			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Bremen			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Hamburg			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Hessen			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Mecklenburg-Vorpommern			
• A 14 (ehem. A 241), 3. BA	6,0	50,3	11,9 %
• OU Stralsund – mit Altlastensanierung	18,9	129,1	14,7 %
• OU Stralsund – ohne Altlastensanierung	7,4		5,7 %
• OU Wolgast	1,0	50,4	2,0 %
Niedersachsen[*1]			
• A 2 6-streifiger Ausbau: PFA 1 Lehrte/PFA 2 Peine	10,7	197,1	5,4 %
• A 2 Abschnitt Mitte	11,9	224,0	5,3 %
• Ausbau A 2 Abschnitt Ost	30,5	233,0	13,1 %
• A 7 6-streifiger Ausbau zwischen Großburgwedel-Altwarmbüchen	1,4	28,8	4,9 %
• A7 6-streifiger Ausbau von südl. AS Götttingen bis südl. AS Friedland	1,8	32,9	5,5 %
• A 7 6-streifiger Ausbau; 4., 5. und 6. Planfeststellungsabschnitt km 34,400 – 57,900	2,3	66,7	3,5 %
• A 31 Lückenschluss der Emslandautobahn AS Lingen – AS Schüttorf	7,1	60,9	11,7 %
• A 31 Lückenschluss der Emslandautobahn AS Schüttorf – Hubertushof	4,1	102,5	4,0 %
• A 31 Lückenschluss der Emslandautobahn AS Geeste – AS Wietmar	2,0	29,4	6,8 %
• A 31 Lückenschluss der Emslandautobahn AS Wietmar. – AS Lingen	4,3	45,9	9,3 %

Projekte	Kosten für Umwelt-maßnahmen [Mio. Euro]	Gesamt-kosten [Mio. Euro]	Anteil
• A 38 Neubau von AS B27 (LGr HE/NI) bis NW Uder (LGr NI/TH) -VKE 2-	4,2	65,3	6,5 %
• A 39 Abschnitt C	3,2	23,1	13,6 %
• A 39 Weyhausen-Stellfelde	1,5	23,9	6,1 %
• B 3/L384 Ausbau der Pferdeturmkreuzung in Hannover	1,7	38,4	4,4 %
• B 6n zwischen A 395 und A14	1,5	19,0	8,0 %
• B 72 OU Norden	1,4	18,0	7,7 %
• B 191 Quickborn	1,2	41,5	3,0 %
• B 210 OU Schortens	2,1	24,0	8,8 %
• B 212/B 437 OU Rodenkirchen/Surwürden	3,3	46,1	7,2 %
• B 212/B437 OU Esensham/Weser-	7,0	38,7	18,0 %
• B 217 OU Weetzen/Evestorf	1,4	30,8	4,7 %
• B 240 Teilverlegung zwischen Fölziehausen und Weenzen	1,3	3,2	39,6 %
• B 403 Neubau der OU Neuenhaus	1,3	10,8	12,4 %
Niedersachsen*2			
• A1 Lärmschutzwände AS-Osnabrück-Nord bis AK Lotte, 3. Bauabschnitt	5,1	33,0	15,7 %
• A 2 Lärmschutzwand im Bereich Königslutter	3,3	233,4	1,4 %
• A 2 Lärmschutzwand km 189+900 – 176+220	3,3	233,4	1,4 %
• A 7 Lärmschutzwand Burgwedel-Altwarmbüchen	2,5	30,7	8,0 %
• A 39 Lärmschutz Braunschweig Stadt, Abschnitt III und IV	13,1	31,8	41,2 %
Nordrhein-Westfalen			
• A 1 A 1/A 57 AK Köln-Nord	4,5	32,1	14 %
• A 1 AK Köln-West – DB (AC-K)	3,7	106,1	4 %
• A 1 AK Münster-Süd – AS Münster-Nord (6-streifiger Ausbau)	19,5	51,7	38 %
• A 1 AK Westhofen – T+R Anlage Lichtendorf	16,2	55,8	29 %
• A 1 AS Hagen-Nord – AK Westhofen	9,0	127,4	7 %
• A 1 AS Wermelskirchen – T+R Anlage Remscheid	2,8	49,3	6 %
• A 1 AS Wuppertal/Ronsdorf – Blombachtal (L 419)	3,7	32,5	11 %
• A 1 Blombachtal (L419) – AS WU/Langerfeld	15,2	124,5	12 %
• A 1 DB (AC-K) – AK Köln-Nord mit Lärmschutzeinhausung Lövenich	58,0	81,9	71 %
• A 1 T+R Anlage Remscheid – AS Remscheid	3,8	34,2	11 %
• A 2 AK Dortmund-NW – AS Dortmund-NO (Abschnitt AS DO/Mengede – AS Dortmund-NO)	14,9	45,3	33 %
• A 2 AS Beckum – AS Oelde	4,3	45,9	9 %
• A 2 AS Gelsenkirchen/Buer – AS Herten	12,1	55,4	22 %
• A 2 AS Hamm – T+R Hamm/Rhynern	12,9	29,7	43 %
• A 2 Bereich AK Kamen (19.3)	1,2	87,9	1 %
• A 2 AS Hamm/Uentrop (17.3.1 PU NL HA, 17.3.2 Länge 1,587 km BAU NL MES)	2,3	48,4	5 %
• A 2 W AS Hamm/Uentrop – O AS Hamm/Uentrop	2,0	17,3	11 %

Projekte	Kosten für Umwelt-maßnahmen [Mio. Euro]	Gesamt-kosten [Mio. Euro]	Anteil
• A 3 AK Köln-Ost – AS Köln/Dellbrück	11,0	52,6	21 %
• A 3 Griesinger Straße – AK Köln-Ost	15,5	52,8	29 %
• A 3 Um- und Ausbau AK Oberhausen	1,1	5,8	18 %
• A 4 AK Kerpen – AK Köln-West	13,6	77,8	17 %
• A 4 AS Eschweiler – AS Weisweiler	1,1	51,1	2 %
• A 4 AS Weisweiler-AS Düren (Rurbrücke)	1,5	47,8	3 %
• A 4 AS Wenden – Krombach einschl. Abzw. Kromb. Höhe	2,7	69,9	4 %
• A 40 (A 40) AK Dortmund-West (A 45) – AS Dortmund (L 660)	11,4	71,6	16 %
• A 40 AS Gelsenkirchen – AS Bochum/Stahlhausen	11,3	30,2	37 %
• A 44 A 44/A 52 AK Neersen (Endausbau)	2,0	17,6	11 %
• A 46 Arnsberg/Uentrop (B 7) – Wennemen (B 7/L 743)	2,0	176,8	1 %
• A 46 AS Haan-Ost bis Westring	2,9	9,6	30 %
• A 52 Netzschluss bei Roermond (D/NL) – Elmpt (B 230)	5,1	27,0	19 %
• A 57 AK Kaarst – AK Meerbusch	1,3	38,7	3 %
• A 57 AK Neuss-Süd – AS Neuss/Norf	2,7	13,7	20 %
• A 57 Umbau AS Neuss-West	1,1	42,3	3 %
• A 59 AS Duisburg/Hochfeld – AS Duisburg/Duissern	2,0	55,9	3 %
• B 1 OU Werl	2,6	13,1	20 %
• B 226 Verl. bei Wetter (Ruhrbrücke)	1,3	29,1	5 %
• B 227 Essen, A44 – L439	3,2	44,4	7 %
• B 236 Dortmund, Schueruferstr. – Stadtgrenze	5,7	70,9	8 %
• B 239 OU Herford (A 2 – B 61)	5,5	83,1	7 %
• B 480 OU Olsberg	1,0	27,1	4 %
• B 54 Gronau (B 474n) – BGr D/NL	1,6	18,8	8 %
• B 54 Kreuztal – Olpe/ Krombach (A 4)	5,0	53,4	9 %
• B 54 OU Steinfurt – Ochtrup (B 70)	1,4	18,2	7 %
• B 58 L 460 – Rheinbrücke	1,6	42,7	4 %
• B 59 OU Rommerskirchen	1,8	19,7	9 %
• B 66 OU Lemgo (B 238 – L 712)	1,8	18,5	10 %
• B 67 Bocholt (B 473) – Rhede (L 572)	6,4	31,2	21 %
• B 67 Rhede (L 572) – Borken (B 70)	2,5	27,3	9 %
• B 8 OU Düsseldorf/Kaiserswerth	4,6	31,3	15 %
• B 8 OU Düsseldorf/Wittlaer 2. BA (Froschenteich – L139)	1,9	19,3	10 %
Rheinland-Pfalz			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Saarland			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Sachsen			
• B 92 OU Oelsnitz	1,5	31,2	4,8
• B 172a OU Pirna, BA 2	1,1	19,2	5,7
• B 178n Verlegung A 4 – BG D/Pl, BA 1.2	3,0	39,4	7,6

Projekte	Kosten für Umweltmaßnahmen [Mio. Euro]	Gesamtkosten [Mio. Euro]	Anteil
Sachsen-Anhalt			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Schleswig-Holstein			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			
Thüringen			
Es konnten keine Angaben zur Verfügung gestellt werden.			

*1 Naturschutzmaßnahmen über 1 Mio. Euro.
*2 Lärmschutzmaßnahmen über 1 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

8. Bei welchen laufenden oder nach dem Jahr 2002 abgeschlossenen Bauprojekten, an deren Planung und/oder Ausführung sich der Bund finanziell beteiligt hat, wurden mehr als 500 000 Euro oder fünf Prozent der Investitionen primär zum Schutz einer einzelnen Pflanzen- oder Tierart ausgegeben?

9. Um welche Projekte handelte es sich im Einzelnen?

10. Um welche Pflanzen- oder Tierart handelte es sich im Einzelnen, und welcher Nutzen wurde erzielt?

11. Wie hoch waren jeweils die Mehrkosten für die getroffenen Maßnahmen bzw. der Anteil an den Gesamtausgaben des Projektes?

Die Fragen 8 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind auf Grund einer Anfrage bei den Auftragsverwaltungen der Bundesländer vier Fälle aus dem Bereich Bundesfernstraßen bekannt, in denen im genannten Zeitraum zum Schutz einzelner Tier- oder Pflanzenarten mehr als 500 000 Euro oder fünf Prozent der Investitionskosten ausgegeben werden mussten:

- B 194 Ortsumgehung Loitz in Mecklenburg-Vorpommern – Schreiadler
- B 8 Ortsumgehung Biebelried in Bayern – Feldhamster
- B 11 Regen – Schweinhütt (dreistreifiger Ausbau) in Bayern – Fischotter
- B 533 Ortsumgehung Schwarzach in Bayern – Weißstorch, Wiesenbrüter

Die genannten Schutzmaßnahmen waren erforderlich, um den gesetzlichen Schutz dieser europäisch geschützten Arten zu gewährleisten. Ohne diese Maßnahmen wäre die Zulassung der Projekte nicht möglich gewesen. Der durch die Maßnahmen erzielte Nutzen ist die langfristige Sicherung des europäischen Naturerbes.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

12. Welches sind die 50 laufenden oder nach dem Jahr 2002 abgeschlossenen Bauprojekte mit dem relativ höchsten Anteil von Naturschutz- bzw. Umweltschutzkosten (bitte nach Möglichkeit separate Darstellung), und wie hoch waren die Natur- und Umweltschutzkosten sowie die Investitionen des Bundes für das jeweilige Projekt?

Die Bundesregierung führt keine der Frage entsprechende Statistik. Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

13. Bei wie vielen laufenden oder nach dem Jahr 2002 abgeschlossenen Projekten, an deren Planung und/oder Ausführung sich der Bund finanziell beteiligt hat, mussten aus Gründen des Naturschutzes (Tier- oder Pflanzenwelt) wesentliche Änderungen an der ursprünglichen Planung vorgenommen werden (z. B. Änderung der Trassenführung, bauliche Änderungen mit erheblichen Zusatzkosten), und um welche Projekte handelte es sich im Einzelnen?

14. Um welche Pflanzen- oder Tierart handelte es sich im Einzelnen, und welcher Nutzen wurde erzielt?

15. Bei welchen dieser Bauprojekten ergaben sich im Zuge der o. g. Planänderung Verzögerungen von (voraussichtlich) mehr als einem Jahr, und welche Verzögerung erwartet die Bundesregierung insgesamt für die jeweils betroffenen Projekte?

16. Bei welchen dieser Bauprojekten ergaben im Zuge der o. g. Planänderung Mehrkosten von (voraussichtlich) mehr als 1 Mio. Euro oder zehn Prozent der ursprünglich veranschlagten Kosten, und wie hoch sind die von der Bundesregierung erwarteten Mehrkosten für die jeweils betroffenen Projekte im Einzelnen in relativen und absoluten Zahlen?

17. Wie hoch sind jeweils die (voraussichtlichen) Mehrkosten für die getroffenen Maßnahmen bzw. der Anteil an den Gesamtausgaben sowie die (voraussichtliche) Verzögerung des Projektes?

Die Fragen 13 bis 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Belange des Naturschutzes sind fester und integraler Bestandteil der Infrastrukturplanungen; sie sind von Anfang an auf allen Ebenen angemessen zu berücksichtigen (Einzelheiten siehe Vorbemerkung). Die in der Fragestellung implizierte Situation, dass eine weit gehend abgeschlossene Planung aus Naturschutzgründen wesentlich geändert werden muss und sich daher verzögert oder verteuert, entspricht deshalb nicht der Planungspraxis.

18. Wie viele Bauprojekte mussten in der Planung oder Durchführung seit dem Jahr 2002 aus Gründen des Naturschutzes ganz aufgegeben werden, und um welche Projekte handelt es sich im Einzelnen?

19. Was war jeweils der Grund für die Aufgabe des Projektes?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind keine Projekte bekannt, die seit dem Jahr 2002 aus Gründen des Naturschutzes ganz aufgegeben werden mussten.

20. Wie viele Bauprojekte, an deren Planung und/oder Ausführung der Bund sich finanziell beteiligt, wurden aus Gründen des Umwelt- bzw. Naturschutzes mit einem Baustopp belegt, und um welche Projekte handelt es sich im Einzelnen?

21. Was war bzw. ist jeweils der Grund für die Verhängung des Baustopps?

22. Wie lange dauerte dieser bzw. wird dieser voraussichtlich dauern?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung sind vier Fälle im Bereich der Bundesfernstraßen bekannt, in denen aus Gründen des Umwelt- bzw. Naturschutzes ein Baustopp notwendig wurde:

- A 143 Westumfahrung Halle in Sachsen-Anhalt
- B 50 Hochmoselübergang in Rheinland-Pfalz
- B 87 Ausbau der Jahnallee, Leipzig in Sachsen
- B 107 Ortsumfahrung Grimma in Sachsen

Für die Baustopps waren folgende Gründe maßgeblich:

- A 143 Unzureichende Bewältigung der Umweltfolgen durch das Projekt.
- B 50 Unzureichende Ausweisung von Vogelschutzgebieten.
- B 87 Vermeidung von vollendeten Tatsachen (Abholzung von Alleebäumen).
- B 107 Unzureichende Berücksichtigung des Fledermausschutzes bei der Planung.

Zur Dauer der Baustopps liegen der Bundesregierung folgende Angaben vor:

- A 143 Der Baustopp besteht seit Januar 2007.
- B 50 Der Baustopp bestand von Januar 2003 bis November 2007.
- B 87 Der vorläufige Baustopp bestand von Februar bis April 2005.
- B 107 Der Baustopp besteht seit Dezember 2005.

23. Wie viele Verbandsklagen wurden seit dem Jahr 2002 gegen laufende oder nach dem Jahr 2002 abgeschlossene Bauprojekte eingereicht, an deren Planung und/oder Ausführung der Bund sich finanziell beteiligt, und wie viele Klagen haben die einzelnen Verbände jeweils insgesamt eingereicht?

Auf Bundesebene werden keine Statistiken zu Anzahl, betroffenen Projekten, Prozessdauer, Kosten, Auswirkungen und Parteien von Verbandsklagen geführt. Dem Bundesministerium der Justiz liegen daher zu den Verbandsklagen seit 2002 keine statistischen Angaben vor. Ein aktuelles Forschungsvorhaben des Bundesamtes für Naturschutz (noch nicht veröffentlicht) hat zu naturschutzrechtlichen Verbandsklagen für den Zeitraum 2002 bis 2006 eine Gesamtzahl von 124 Verbandsklagen ergeben, von denen 46 erfolgreich oder teilweise erfolgreich waren.

Eine Abfrage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu Verbandsklagen gegen Verkehrsprojekte des Bundes hat ergeben, dass gegen Bundesfernstraßenprojekte 37 (siehe Tabelle) und gegen Schienenprojekte zwei Verbandsklagen erhoben wurden.

Land	Anzahl Verbandsklagen
Baden-Württemberg	keine Angaben
Bayern	4
Berlin	0
Brandenburg	3
Bremen	0
Hamburg	keine Angaben
Hessen	3
Mecklenburg-Vorpommern	1
Niedersachsen	13
Nordrhein-Westfalen	2
Rheinland-Pfalz	3
Saarland	keine Angaben
Sachsen	5
Sachsen-Anhalt	3
Schleswig-Holstein	keine Angaben
Thüringen	keine Angaben

24. Gegen welche Projekte wurde im Einzelnen geklagt?

25. Wie lang war bzw. ist jeweils die (voraussichtliche) Prozessdauer?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Land	Projekte	Prozessdauer
Im Bereich der Bundesfernstraßen waren folgende Projekte von (teilweise mehrfachen) Verbandsklagen betroffen:		
Bayern	• A 7 Nesselwang – Füssen	Verfahren ruht
	• A 94 Forstinning – Heldenstein	ca. 5 Jahre
	• B 15 Westtangente Rosenheim	vsl. 3 Jahre
	• B 173 Ausbau Michelau – Zettlitz	ca. 2 Jahre
Brandenburg	• B 2n Ortsumfahrung Michendorf	ca. 1 Jahr.
Hessen	• A 44 Verkehrseinheit 20	ca. 7 Jahre
	• A 66 Riederwaldtunnel	ca. 1 Jahr
	• B 3 Marburg	bislang 16 Jahre
Mecklenburg-Vorpommern	• B 96n Verkehrseinheit 2861	nur kurzzeitig, da zurückgezogen
Niedersachsen	• A 26 (2. Bauabschnitt)	bislang 3 1/2 Jahre (Verfahren noch nicht abgeschlossen. Dauer nicht absehbar wegen anstehendem Änderungsbeschluss)
	• A 38 AS Friedland – Landesgrenze NI/TH	ca. 1 1/2 Jahre
	• B 1 Ortsumgehung Mehle	ca. 3 1/2 Jahre
	• B 1 Ortsumgehung Himmelsthür	bislang 9 Jahre (Verfahren noch nicht abgeschlossen)
	• B 3 Ortsumgehung Celle (1. Bauabschnitt)	ca. 3 1/2 Jahre (Nichtzulassungsbeschwerde beim BVerwG anhängig).
	• B 3 Ortsumgehung Celle (Südteil)	ca. 2 Jahre

Land	Projekte	Prozessdauer
	• B 3n Verbindung B 73 mit A 26, Umgehung Neu Wulmsdorf	bislang 1 Jahr (Verfahren noch nicht abgeschlossen)
	• B 27 Ortsumgehung Waake	ca. 3 1/2 Jahre
	• B 210 Ortsumgehung Schortens	ca. 4 Jahre
Nordrhein-Westfalen	• A 2 Anschlussstelle A 2/K 6, Rheda-Wiedenbrück	ca. 1 Jahr
	• B 55 Ortsumgehung Erwitte	ca. 1 Jahr
Rheinland-Pfalz	• B 9 Ausbau im Bienwald	6 Monate
	• B 50 Hochmoselübergang	ca. 7 Jahre
Sachsen	• A 17 Dresden – Bundesgrenze D/CZ (2. Planfeststellungsabschnitt B 170 bis AS Pirna)	ca. 2 Jahre
	• A 38 Südumgehung Leipzig (3. Bauabschnitt)	ca. 2 Jahre
	• B 87 Ausbau Jahnallee in Leipzig	ca. 2 Jahre
	• B 107 Ortsumgehung Grimma	ca. 1 Jahr
	• B 178n Neubau im Teilabschnitt 1.2	ca. 2 Jahre
Sachsen-Anhalt	• A 143 VDE Nr. 13 Westumfahrung Halle	ca. 1 1/2 Jahre
	• A 14 Wirtschaftswegüberführung im Zuge des Lückenschlusses der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin (Teilplanfeststellungsbeschluss)	ca. 1 1/2 Jahre
	• B 6n Benzingerode – Blankenburg (Planungsabschnitt 5)	ca. 1 Jahr
Im Bereich der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes richteten sich zwei Verbandsklagen gegen folgende Vorhaben:		
	• S-Bahn Berlin: Planfeststellungsabschnitt 2 für die Grunderneuerung der S 3 (Umbau Bahnhof Charlottenburg)	Verfahren ist seit Februar 2003 beim BVerwG anhängig
	• Umbau Knoten Stuttgart: Planfeststellungsabschnitt 1.1. („Projekt Stuttgart 21“)	Das Verfahren dauerte ca. 15 Monate.

26. Wie hoch waren bzw. sind jeweils die (voraussichtlichen) Prozesskosten für den Bund?

Im Bereich Bundesfernstraßen fallen für den Bund keine Prozesskosten an, da sich die Klagen gegen die Planfeststellungsbehörden der Länder richten. Die Prozesskosten hat das Land nur zu tragen, wenn es vor Gericht unterliegt. Im Bereich der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes sind bei den oben genannten Verfahren für den Bund bisher keine Prozesskosten entstanden.

27. Wie groß war oder ist jeweils die (voraussichtliche) Verzögerung des Projektes durch die Verbandsklagen?

Angaben über solche Verzögerungen können nicht gemacht werden, da vielfach auch Klagen anderer Betroffener vorliegen.

28. Welche Verbände haben gegen das jeweilige Projekt Klage eingereicht?

Im Bereich der Bundesfernstraßen richten sich die Verbandsklagen gegen die Planfeststellungsbeschlüsse der Landesbehörden; der Bund ist am Verfahren nicht beteiligt. Bei den beiden Verfahren im Bereich der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes klagten die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e. V. bzw. der BUND.

29. In wie vielen Fällen wurde ein (vorläufiger) Baustopp verhängt, und wie lang war bzw. ist dieser?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 20 bis 22 verwiesen.

30. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ansatz einer ökologischen Bauleitplanung von Infrastrukturmaßnahmen, und sieht die Bundesregierung hierin Vorteile hinsichtlich einer zeitlich beschleunigten Umsetzung der Projekte und eines verbesserten ökologischen Gesamtergebnisses?

31. Wird die Bundesregierung die ökologische Bauleitplanung bei Projekten, an deren Planung und/oder Ausführung der Bund finanziell beteiligt ist, in Zukunft stärker einsetzen?

Der Begriff „ökologische Bauleitplanung“ ist der Bundesregierung im Zusammenhang mit Infrastrukturvorhaben nicht bekannt; seine Verwendung wäre wegen des bauplanungsrechtlich definierten Begriffes „Bauleitplanung“ in diesem Zusammenhang missverständlich.

Bei Vorhaben in ökologisch sensiblen Bereichen wird eine „ökologische Baubegleitung“ im Rahmen der örtlichen Bauüberwachung befürwortet und ist dort bereits üblich. Eine derartige Begleitung der Bauarbeiten gewährleistet, dass die naturschutzfachlichen Auflagen umgesetzt und negative Umweltauswirkungen der Bauausführung soweit wie möglich vermieden werden. Konflikte lassen sich so frühzeitig erkennen und ggf. beheben.

32. Wie beurteilt die Bundesregierung den flexibleren Einsatz von Ersatzgeld als Ausgleichsmaßnahme in der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung unter Berücksichtigung der Tatsache, dass räumlich und monetär gebündelte Naturschutzmaßnahmen einen höheren Gesamtnutzen für den Naturhaushalt bieten können?

Die Bundesregierung beabsichtigt an dem Vorrang der Realkompensation vor einem finanziellen Ausgleich festzuhalten. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung zielt auf die Erhaltung des Naturhaushaltes und Landschaftsbildes bei der Zulassung von Infrastrukturvorhaben. Eine vollständige Loslösung der Maßnahmen vom Projekt würde dieser Zielrichtung nicht gerecht. In begründeten Fällen steht die Bundesregierung dem Einsatz von Ersatzzahlungen jedoch positiv gegenüber.

33. Wann werden die Richtlinien für die Anlage von Querungsbauwerken für Tiere an Straßen durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) eingeführt, und welche Detailregelungen werden damit getroffen?

Das Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen (Arbeitstitel) enthält Entscheidungshilfen zur Erforderlichkeit, zum Standort, zur Dimensionierung, zur Gestaltung und zur Einbindung von Querungshilfen in die Umgebung. Es soll den Ländern, die im Auftrage des Bundes für die Verwaltung der Bundesfernstraßen zuständig sind, in Kürze zur Einführung übersandt werden.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333